Deutscher Bundestag
9. Wahlperiode

Drucksache 9/2359

20. 12. 82

Sachgebiet 2129

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Fortschreibung des Berichtes der Bundesregierung über Maßnahmen zur Verhinderung von Tankerunfällen und zur Bekämpfung von Ölverschmutzungen der Meere und Küsten vom 19. Dezember 1980 (Drucksasche 9/72)

Zu Punkt 1 des Berichtes

(Möglichkeit der Einführung einer Seeverkehrsüberwachung analog zu den bestehenden Flugsicherungssystemen, und zwar in einem ersten Schritt ab/bis Einfahrt Ärmelkanal)

Die Ausdehnung des an den deutschen Seeschifffahrtstraßen geschaffenen Verkehrssicherungssystems auf den Bereich der Deutschen Bucht wird schrittweise verwirklicht werden. Für die erste Ausbaustufe wurden Mittel in Höhe von 41 Mio. DM in den Haushalt 1982 und in die Finanzplanung bis 1985 eingestellt.

Hiermit sollen bis zum Jahre 1985 folgende Vorhaben fertiggestellt werden:

— Errichtung einer UKW-Sprechfunküberdeckung der inneren Deutschen Bucht und der Verkehrstrennungsgebiete in der westlichen Ansteuerung,

— Herstellung einer Radarüberdeckung der inneren Deutschen Bucht im Kreuzungsbereich der Ansteuerungen zu den Seeschiffahrtstraßen Elbe, Weser und Jade,

— Bau von zusätzlichen optischen Navigationshilfen.

Mit dem Aufbau des Verkehrssicherungssystems für die Deutsche Bucht wurde im Jahre 1982 planmäßig begonnen. Die für die erste Ausbaustufe geplante Überdeckung der Deutschen Bucht mit einem Präzisionspeilsystem kann aus Haushaltsgründen nicht realisiert werden. Somit wird für die Standortbestimmung der Schiffe zunächst ausschließlich die Weitbereichsradaranlage zur Verfügung stehen.

Für verkehrstechnische Grundsatzfragen der Seeverkehrsüberwachung ist der Entwurf eines Forschungsprogramms im Rahmen der europäischen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der wissenschaftlichen und technischen Forschung (COST) erarbeitet worden. An dieser Aktion COST 301 werden voraussichtlich 14 europäische Staaten fachlich mitarbeiten. Die EG-Kommission hat die Beteiligung der Gemeinschaft an dieser Aktion vorgeschlagen; der Vorschlag wird von der Bundesregierung geprüft.

Zu Punkt 2 des Berichtes

(Möglichkeit der Einführung einer Vorrichtung — Black Box — an Bord von Schiffen mit gefährlicher Ladung, die vom Eintritt eines Schiffes in die der Seeverkehrsüberwachung unterliegende Zone bis zum Verlassen dieser Zone alle Funksprüche, sei es an den Eigner, an die Seeverkehrskontroll- oder Bergungsstationen aufzeichnet)

Zwischenzeitlich hat die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) im Februar d. J. beschlossen, die Frage der Ausrüstungspflicht von Schiffen mit Datenaufzeichnungsgeräten zur Verbesserung der Unfallursachenermittlung und der Beweissicherung so lange zurückzustellen, bis Untersuchungen über den notwendigen Umfang der aufzuzeichnenden Daten und die entstehenden Gerätekosten vorliegen. Die Mitgliedsregierungen wurden gebeten, der IMO ihre Untersuchungsergebnisse bis zum Jahre 1984 vorzulegen.

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr — See 19/48.30.12/82 — vom 15. Dezember 1982 gemäß Beschluß des Deutschen Bundestages vom 26. Juni 1982 — Drucksache 9/435.

Der Bundesminister für Verkehr bereitet zu diesem Zweck die Erteilung eines Forschungsauftrages vor und hat hierfür einen Arbeitskreis mit den an der Entwicklung eines Schiffsdatenschreibers interessierten Firmen und den zuständigen Behörden gebildet. Der Arbeitskreis soll zunächst den für die Unfallursachenermittlung und Beweissicherung notwendigen Umfang der aufzuzeichnenden Daten, und zwar in Abhängigkeit von

— Art und Größe der Schiffe,

— Art und Menge der Ladung,

— Art des Fahrtgebietes und der Reisedauer,

festlegen und eine Kosten-Nutzen-Analyse erstellen. Sobald die beantragten Mittel für diesen Forschungsauftrag im Rahmen des Haushalts 1983 bewilligt sind, soll der Arbeitskreis unverzüglich den Auftrag erhalten, entsprechende Schiffsdatenschreiber zu entwickeln und zu erproben. Die für die Datenaufzeichnung und Speicherung erforderliche Anlage soll sich weitgehend auf vorhandene Entwicklungen auf diesem Gebiet stützen. Sie soll schwimmfähig, widerstandsfähig gegenüber Feuer und nach einem Schiffsuntergang auffindbar sein sowie Schutz vor unbefugtem Eingriff bieten. Die Untersuchungsergebnisse sollen der IMO im Jahre 1984 vorgelegt werden mit dem Ziel, eine internationale Ausrüstungspflicht von Schiffen mit Schiffsdatenschreibern einzuführen.

Zu Punkt 3 des Berichtes

(Möglichkeit, die Lotsenannahmepflicht für Schiffe aller Art auszuweiten)

Im Rahmen der Maßnahmen zur weiteren Erhöhung der Sicherheit des Seeverkehrs im Bereich der deutschen Küsten ist in Ergänzung der bereits bestehenden Lotsenannahmepflicht für Öl-, Gas- und Chemikalientankschiffe am 1. April 1981 wie vorgesehen die allgemeine Lotsenannahmepflicht für Schiffe mit einem Bruttoraumgehalt von mehr als 1000 Registertonnen eingeführt worden.

Im internationalen Bereich sind mit Unterstützung der Bundesregierung zwei Empfehlungen von der IMO über die Annahme besonders qualifizierter Überseelotsen für den Bereich der Nordsee, des Englischen Kanals und des Skagerraks sowie der Ostsee am 19. November 1981 verabschiedet worden. In den Empfehlungen wird die internationale Schiffahrt aufgefordert, sich nur der Dienste qualifizierter Überseelotsen zu bedienen, die eine Erlaubnis der Anliegerstaaten besitzen.

Die Untersuchungen über die Einführung einer generellen Annahmepflicht von Überseelotsen in der Nordsee sind noch nicht abgeschlossen.

Auf Initiative der Bundesregierung wird gegenwärtig von den Ostsee-Anliegerstaaten angestrebt, daß die IMO für den Bereich der Ostsee eine Empfehlung zur Annahme speziell für die Ostsee zugelassener Überseelotsen verabschiedet.

Zu Punkt 4 des Berichtes

(Bericht über die sogenannte Keel-clearance-Bestimmungen, d. h. darüber, ob die vorgeschriebenen Minimal-Wassertiefen unter den Schiffen für Schiffe mit gefährlicher Ladung ausreichen)

Wie im Bericht vom 19. Dezember 1980 angekündigt, untersucht z. Z. ein Arbeitskreis im Zusammenhang mit der Ermittlung gleichwertiger Unterhaltungsquerschnitte für die Seeschiffahrtstraßen alle Einzelparameter, die den Tiefgang der Schiffe und damit auch deren Keel-clearance beeinflussen, wie Laufzeitunterschiede zwischen Schiff und Tidewelle, Mindertiden, Veränderungen der Eintauchtiefen durch Dichteänderung des Wassers, Krängung, Seegang und Squat (geschwindigkeitsabhängige Tiefgangszunahme eines Schiffes in Fahrt gegenüber dem liegenden Schiff).

Die Untersuchung, an der auch die Lotsenbrüderschaften mitwirken, konnte noch nicht abgeschlossen werden. Die bisherigen Ergebnisse geben keine Veranlassung, die z. Z. üblichen Tiefgänge in den einzelnen Revieren zu reduzieren. Im Berichtszeitraum sind auch keine Unfälle bekanntgeworden, in denen Grundberührungen oder Festkommen von Schiffen darauf zurückgeführt werden konnten, daß die Keel-clearance zu gering bemessen war.

Allerdings ist es in einem bestimmten Fahrwasserbereich der Ems erforderlich, im Zuge von Unterhaltungsbaggerungen eine ausreichende Wassertiefe sicherzustellen. Die erforderliche Sicherheit wird bis dahin durch schiffahrtpolizeiliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsbegrenzungen und damit Erhöhung der Keel-clearance) gewährleistet.

Zu Punkt 5 des Berichtes

(Maßnahmen der Forschung und Entwicklung von Geräten zur Verhinderung und Bekämpfung von Ölunfällen sowie entsprechende Beschaffungsprogramme)

Ende 1980 wurde das vorher im Offshore-Bereich eingesetzte MS „Ostertor" (Länge 52,20 m; Breite 14,02 m; max. Geschwindigkeit: 14 sm/h) für den Einsatz bei Leichterungen havarierter Tanker sowie zum Eindämmen und Abschöpfen von ausgelaufenem Öl angekauft. Es soll außerdem Spezialeinrichtungen, die für die Beseitigung von ausgelaufenem Öl angeboten werden bzw. entwickelt wurden, unter Seebedingungen praktisch erproben. Nach Abschluß der Umbauarbeiten und Einbau der Spezialeinrichtungen hat das Schiff ab Februar 1982 die ihm übertragenen Aufgaben in vollem Umfang übernommen.

Auf der Grundlage des vom Ölunfallausschuß See/Küste im April 1980 entwickelten Konzeptes sollen in den Jahren 1982 bis 1985 weitere Fahrzeuge und Einrichtungen beschafft werden. Hierzu gehören nach einer gemeinsam vom Bund und den Küstenländern im September 1981 getroffenen Entscheidung insbesondere:

— Neubau von zwei weiteren Spezialschiffen für den küstenfernen Einsatz,

— Ausrüstung von zwei Hopperbaggern mit Ölabschöpfgeräten,

— Neubau von acht selbstfahrenden Kleingeräten für den küstennahen Einsatz,

— Beschaffung von zwei Ölerkennungssystemen für die Überwachung aus der Luft.

Die Bundesregierung hat hierfür in den Haushalt 1982 sowie in den Finanzplan bis 1985 insgesamt 42 Mio. DM als Bundesanteil (50 v. H.) eingebracht.

Aus dem vorgenannten Beschaffungsprogramm ist der erste Neubau eines seegängigen Spezialschiffes besonders hervorzuheben, für das der Bauauftrag noch in diesem Jahr erteilt werden soll. Die Investitionen belaufen sich für dieses Schiff auf etwa 37 Mio. DM, davon trägt der Bund etwa 19,5 Mio. DM. Hauptdaten des Schiffes: Länge ca. 75 m, Breite ca. 16 m, Maschinenleistung ca. 10 000 PS, Geschwindigkeit ca. 16 sm/h. Das Schiff soll mit sämtlichen Spezialeinrichtungen ausgerüstet werden, die für das Leichtern und Abschleppen havarierter Tanker sowie für das Eindämmen und Abschöpfen von ausgelaufenem Öl erforderlich sind. Im Interesse einer auch wirtschaftlich sinnvollen Verwendung soll das Schiff, sofern es für einen Einsatz bei Ölunfällen nicht benötigt wird, als Tonnenleger im Bereich der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes eingesetzt werden.

Die gemeinsam mit Unternehmen der Mineralölwirtschaft entwickelten Vereinbarungen über die Beschaffung von Leichtertankern bei Tankerunfällen sind am 1. Oktober 1981 mit den einschlägigen Unternehmen unterzeichnet worden. Diese Vereinbarungen sollen sicherstellen, daß bei einem Tankerunfall Leichterkapazität rechtzeitig und im erforderlichen Umfang zur Verfügung steht.

Der Bundesminister für Forschung und Technologie fördert z. Z. 15 Forschungs- und Entwicklungsvorhaben zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Öl mit einem Fördervolumen von ca. 15 Mio. DM. Die Maßnahmen haben zum Ziel, die technischen Voraussetzungen für eine wirkungsvolle Ölbekämpfung auch bei den in der Nordsee häufig herrschenden rauhen Seebedingungen zu schaffen. Die Vorhaben befassen sich mit dem Eingrenzen und Entfernen der Ölverschmutzungen sowie der Aufarbeitung von Ölrückständen. Die Entwicklung des Ölauffangschiffes „Thor" wurde abgeschlossen. Bei der anschließenden einjährigen Erprobung in der Nord- und Ostsee, die Versuche unter Einsatzbedingungen (Entfernung von Ölteppichen bei Seegang) einschloß, bewährte sich die neuartige Konstruktion des Schiffes (Scherenbauweise). Somit steht ein Fahrzeug zur Verfügung, das in der Lage ist, auch bei ungünstigen Seebedingungen Ölverunreinigungen wirkungsvoll zu bekämpfen. Aufgrund der positiven Erprobungsergebnisse ist der Ankauf des Schiffes (gemeinsam durch den Bund und die Küstenländer) für die operationelle Ölbekämpfung beabsichtigt. Mit der Erprobung weiterer neuentwickelter Geräte — u. a. einer am Einsatzort schäumbaren Ölsperre — wurde begonnen.

Zur weiteren Verbesserung der nach dem Verwaltungsabkommen zwischen dem Bund und den Küstenländern über die Bekämpfung von Ölverschmutzungen von 1975 vorgesehene Organisation hat eine aus Vertretern des Bundes und der Küstenländer im Mai 1982 gebildete Arbeitsgruppe Vorschläge erarbeitet. Hierzu gehören insbesondere:

— Zusatzvereinbarung zum Verwaltungsabkommen,

— Geschäftsordnung über die Zusammenarbeit der Vertragspartner,

— Richtlinien für die Einsatzleitungsgruppe,

— Richtlinien für den Ölunfallausschuß See/Küste,

— modifizierte Organisationserlasse über Tätigkeit und Zusammenarbeit der beiden Sonderstellen.

Bund und Küstenländer beabsichtigen, über die von der Arbeitsgruppe zu vorgenannten Verbesserungen vorgelegten Entwürfe in einer gemeinsamen Sitzung Mitte Dezember 1982 zu entscheiden, damit die Verbesserungen möglichst bald in Kraft treten können.

Im Rahmen der Zusammenarbeit mit den Nordsee- und Ostsee-Anliegerstaaten ist mit Dänemark im September 1982 ein gemeinsamer Alarm- und Einsatzplan angenommen und eine gemeinsame Übung mit Ölbekämpfungsschiffen durchgeführt worden.

Zusätzlich zu den im Bericht der Bundesregierung genannten Maßnahmen ist beabsichtigt, das Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt um Vorschriften zu ergänzen, die die polizeilichen Eingriffsmöglichkeiten insbesondere bei Schiffsunfällen mit drohender Umweltverschmutzung verbessern sollen. Die entprechende Ergänzung, die im Rahmen der Ratifizierung des „Protokolls von 1973 über Maßnahmen auf Hoher See bei Fällen von Verschmutzung durch andere Stoffe als Öl" erfolgen soll, sieht insbesondere vor, über die im Polizeirecht übliche Inanspruchnahme von Nichtstörern hinaus den Behörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes weitgehende Befugnisse einzuräumen, um bei drohenden Umweltkatastrophen auf einer eindeutigen Rechtsgrundlage Sofortmaßnahmen wie z. B. Zwangsleichterung oder Zwangsbergung treffen zu können.

Schlußbemerkung

Abschließend weist die Bundesregierung darauf hin, daß sie nicht nur die vorstehend dargestellten Maßnahmen verfolgt, sondern auch auf anderen Gebieten laufend in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und den Europäischen

Gemeinschaften an Maßnahmen mitwirkt, die die Sicherheit der Seeschiffahrt weiter erhöhen sollen, um die insbesondere mit dem Tankerverkehr verbundenen Gefahren auf ein Mindestmaß herabzusetzen. Darüber hinaus prüft die Bundesregierung im Rahmen ihrer gesamten Bemühungen auf dem Gebiet der Sicherheit des Seeschiffahrt und des Meeresumweltschutzes weitere Maßnahmen, die zur Verhütung von Tankerunfällen und zur Bekämpfung von Ölverschmutzungen beitragen können, da dieses Ziel von der Bundesregierung als sehr wesentlich angesehen wird.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333